WYDANIE A

POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ i KOLONIALNEJ

Nr 12 | WARSZAWA, GRUDZIEŃ 1938 ROKU | ROK V



Naród i kolonie

Po ostatnich przeobrażeniach politycznych w Europie środkowej, po zmianach granic i pojęć o najlepszych metodach politycznych rozmów — na plan pierwszy wysuwa się problem kolonij.

Jest on tematem rozmów mężów stanu, polityków, dyplomatów, wypełnia czołowe szpalty pism, staje się przedmiotem rozważań wszystkich ludzi, bez względu na poziom umysłowy i zawód — staje się problemem narodów.

W Europie jest coraz bardziej ciasno i duszno.

Prężność ludnościowa niektórych narodów i konieczność znalezienia tanich rynków surowcowych oraz zbytu ich produkcji przemysłowej sprawiają, że sprawa kolonij nie może być już zbyt długo przewlekana i rozważana tylko teoretycznie w gabinetach dyplomatów.

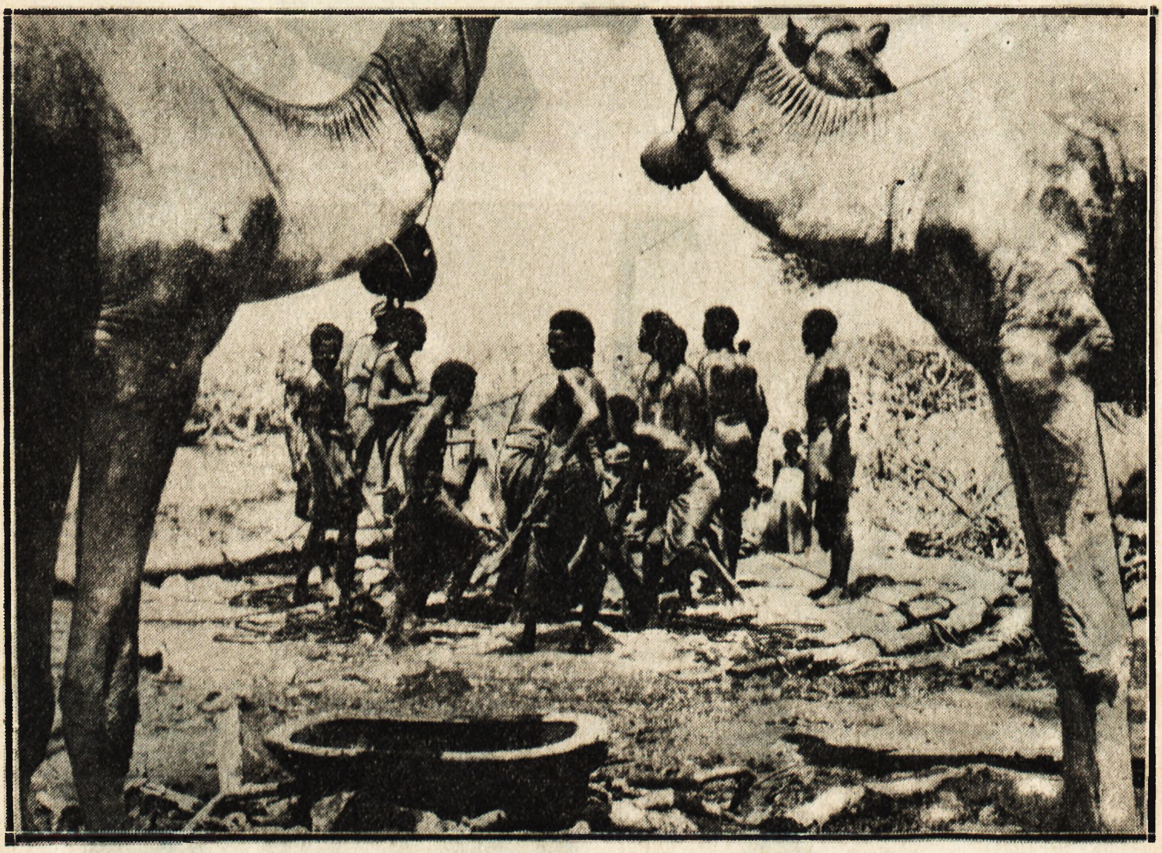
Ekspedycja kolonialna Mussoliniego do Abisynii wykazała, że są inne drogi rozwiązywania problemów.

Obecnie — represje karne zastosowane na ogromną skalę przez Hitlera wobec Żydów, stawiają problem kolonij w całej wyrazistości i ostrości: w dobie bloków rasowych, w okresie scalania nacjonalizmów nikt nie pragnie obcego elementu etnicznego, przeciwnie, dąży do wyodrębnienia, wysunięcia za nawias życia narodowego wszystkich obcych sił.

Żydów niemieckich nikt nie chce przyjąć, a raczej, chętnie widziałby swoich na emigracji.

Palestyna nie jest w stanie pomieścić wszystkich Żydów całego świata — powstaje więc konieczność znalezienia terytorium osiedleńczego dla nich, konieczność znalezienia kolonii.

Co do tego, zgadzają się wszyscy — tylko nikt z posiadających terytoria kolonialne, nie



U wodopoju na pustyni afrykańskiej.

chce ich ustąpić innym, chętnie natomiast ulokowałby Żydów na terytorium sąsiada.

Z terenów kolonialnych brany jest pod uwagę przede wszystkim kontynent afrykański.

Afryka — to kraj, w którym jest jeszcze bardzo wiele ziemi, czekającej na uprawę; Afryka — to kraj, w którym wiele odłogiem leżących pustkowi kryje w swym wnętrzu nieprzebrane skarby mineralne, Afryka — to rezerwuar mogący wchłonąć nadmiar przyrostu naturalnego Europy.

Tylko sześć państw europejskich korzysta z dobrodziejstw Czarnego Lądu, tylko sześć państw jest sytych, mających dla swej wzrastającej produkcji przemysłowej i przyrostu ludności wentyl bezpieczeństwa w postaci kolonij.

Reszta dusi się w swych granicach, a przemysł tych państw płaci haracz surowcowy państwom kolonialnym, przy czym produkcja jego musi się ograniczać do rynku wewnętrznego.

W rzędzie tych krajów jest Polska.

Przyrost ludnościowy — jeden z największych w Europie, ogromny nadmiar rąk do pracy bezskutecznie jej oczekujących, brak surowców, wreszcie ogromny procent ludności żydowskiej — oto elementy, które stawiają Polskę w rzędzie państw, domagających się kolonij.

Tylko pomyślne rozwiązanie tego problemu postawi Polskę w rzędzie organizmów mocarstwowych, niezależnych politycznie i gospodarczo od innych.

Do tego jednak potrzeba zgodnej woli i ścisłego współdziałania całego narodu.

Zdarzenia ostatnich miesięcy wykazały, że gdy cały naród ożywia jedna myśl, jedna wola, podjęte zamierzenia zostają zrealizowane.

W sprawie kolonij — jeśli mają być przez nas osiągnięte — nie może być kilka różnych poglądów, nie może być przede wszystkim niewiary, ociągania się lub czekania, że inni to za nas załatwią.

Najlepiej prowadzona akcja dyplomatów nie da pomyślnych wyników, jeśli za nią nie będzie stał zwarty, karny naród.

W Polsce jest jeszcze, niestety, wielu takich, którzy nie rozumieją konieczności posiadania przez nas kolonij, lub którzy nie wierzą, że Polska może je uzyskać.

Niewiara i nieufność odbierają im wolę i moc działania. Rzeczą naszą, członków Ligi Morskiej i Kolonialnej, jest zmienić to ich nastawienie.

Jest nas już z górą 840 tysięcy — musimy przeprowadzić wielką ofenzywę na bierność i apatię polskiego społeczeństwa.

Musimy być pionierami polskiego kolonializmu już dziś i tu, w Polsce!

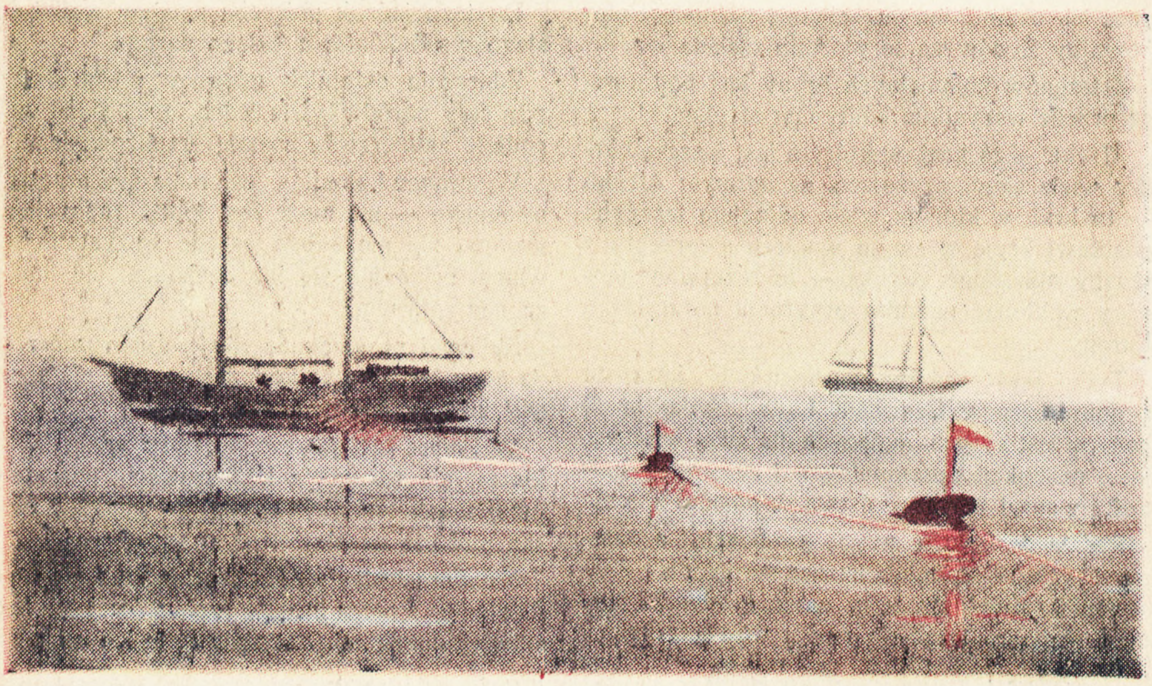
Musimy przekonać wszystkich o słuszności naszych tez. Musimy dla sprawy kolonialnej zdobyć myśli i wolę całego polskiego narodu, by w chwili decydującej móc je rzucić na szalę międzynarodowych rozstrzygnięć.

B. M.

Połowy na Morzu Północnym

Huczy złowróżbnie wicher od „Nordy". Walą się na strąd spienione grzywacze Bałtyku i z sykiem zgrzytliwym gryzą miałkie piachy wydm. Poświst przechodzi coraz po badylach ostowych, po ostrych parzycach, po wrzosowiskach, po sośninie skarlałej i toczą się do jego wtóru piaszczyste ziarna. Wciskają się jęzorami zadmuchów w skąpą roślinność, gładzą cierpliwie równię nadbrzeżną i niestrudzenie, z uporem zacierają ludzkie ścieżyny. A jakby na przekór wszystkiemu, dzień w dzień, na przełaj poprzez piaszczyska, podreptują tymiż samymi przejściami w wysokich, zasmarowanych dziegciem buciorach ciemne sylwety rybaków. Spychają w kipiel mocne dębowe „boty", wczepiają się ich dziobami w zielone wały fal i prą naprzód, na głębinę po rybną zdobycz. Ciężkie życie, bardzo ciężkie, tych ludzi, co pracują na morzu, co z niego żyją. Narażeni na ciągłe niebezpieczeństwo, smagani nieraz lodowatym wichrem, głuszeni sztormowym hukiem. A mimo tych ciężkich warunków są szczęśliwi. Mogą żyć w swoim własnym kraju, przy własnych chatach. Gorzej jest ze sporą garścią tych, co poławiają na Morzu Północnym. Ciągłe niebezpieczeństwo i to otwartych, dalekich wód, ukształtowało z nich ludzi twardych, zahartowanych i bezwzględnych mimo, że niekiedy są to nawet kilkunastoletni chłopcy.

Po krótkim odpoczynku na lądzie (przeważ-



nie w Holandii lub Danii), nie dłuższym nad 48 godzin, wyruszają w dalekie rejsy rybołówcze.

Jeśli ławice rybne są liczne i szczęście sprzyja, to jeszcze pół biedy, bo wrócić do portu można nawet w tydzień. Ale jeśli los się odwróci, to niejednokrotnie i sześć tygodni kołatać się trzeba na wzburzonych falach Morza Północnego, hen przy Szetlandach, Wyspach Owczych lub na mglistych wodach cichej Islandii. Nieraz potężne, zimne i słone fale walą w pokład i przelewają się po nim bez ustanku, grożąc nie tylko zmyciem, lecz niejednokrotnie pogrążeniem statku.

Jak wygląda sam połów?

Z wieczora, gdy zaczyna się sciemniać, nastawia się długą, bo prawie 2 i pół kilometrową sieć, w kształcie szerokiej taśmy. Wiatr i fala ustawiają, zgodnie ze swoim kierunkiem, tę olbrzymią nicianą przeszkodę i zamykają nią drogę przechodzącym ławicom rybnym. Ryby jak to ryby, nie cofają się przed szarą, zdradliwą siecią, jeno uparcie wpychają głowy w elastyczne oka i same padają ofiarą swego rybiego uporu. Najlepiej łowią się śledzie między 7-mą wieczorem a 2-gą po północy. To też gdy przychodzą godziny popółnocne, czas wyciągania sieci, statek przedtem cichy i senny ożywia się. Ten i ów z biedą rozbudzony przez wachtmana, wpycha, zupełnie jak na złość, prawą nogę do lewego buta, kiwa sennie głową do taktu fali i klnie. Motor warczy i dyszy i drży. Statek rozbudza się. Przy burcie stają dwaj rybacy. Przypierają się mocno i ciągną, a ciągną!

W blaskach reflektora błyska srebrem jedna, druga, dziesiąta ryba. Cała ich masa natkana w szare, podstępne sieci. Chlapią tłustymi ciałami o oślizgłą już burtę, wiercą się przez chwilę, puszczają przez rozszarpane skrzela posokę i mrą setkami, tysiącami. Tu w kraju jeden śledź za dziesiątkę, tam po pas nurzać się w nich trzeba. Mdleją ręce, pali ogniem twarz i cieką od meduziego jadu łzy z zachlapanych nim oczu. Sieci niekiedy jakby końca nie mają, a tu zaraz po wyciągnięciu ich trzeba rybę nasolić i równo nałożyć do bek. Gdy statek otrzyma cały ładunek (50.000 kg) w krótkim czasie i wraca szczęśliwie do lądu, wtedy dopiero twarze rozjaśniają się pogodnym uśmiechem i serca radośnie biją w takt motoru, bo przecież tam na lądzie czeka zasłużony odpoczynek, strawa porządna i spore garście pieniędzy.

Ale tymczasem kończy się jesień, robi się coraz to zimniej, a słonymi wodami Północnego Morza targają coraz to potężniejsze sztormy. Ze śledziem robi się coś dziwnego. Nie nęca go już dawne, gromadne, a jakżeż wesołe spacery. Rozprasza się po wodnych bezdrożach, lub mniejszymi gromadami wciska się do kanału La Manche.

Na Morzu Północnym tak jakby ustaje za nim gonitwa. Długie sieciowe taśmy zawiesza się w przewiewnych magazynach, a statki wysyła się na remont do stoczni. Słowem śledź

dostaje urlop do wiosny. Ale czyżby i rybak miał urlopować taki szmat czasu?

Nie! — Dla rybaka nastaje teraz czas trawlowania. Łowy znacznie ciekawsze, bo na nieznane ryby i stworzenia morskie. Ciągnie się tedy stateczkiem olbrzymi sieciowy wór i wydziera rozległym morskim komyszom ich tajemnicę. Wszystko, co stanie na drodze sieci, musi przecisnąć się przed okiem zawsze ciekawej załogi.

A jakież niesamowite na prawdę jest to królestwo wód! Jakie kształty i jakie odmiany barw! Czasami z wydobywanej sieci wyłonią się pokręcone ramiona żarłocznych ośmiornic. Łypnie obleśne oko, pełne tępej nienawiści do wszystkiego co żywe, co można przetrawić. Ale ośmiornica na pokładzie sama jest ofiarą.

Na próżno więc czepia się śliskich, pokładowych desek, na próżno przebiera dokoła łapami. Pocięta wypada za burtę na pastwę i żer jej niedawnych sąsiadów. Tymczasem z sieci wyłaniają się dalsze niespodzianki. Poprzylepiane i wkręcone w nicianą ścianę, wiszą olbrzymie, galaretowate meduzy. Jakie one teraz zmiętoszone na galaretę i jakże złośliwie parzące jadem. Rybakowi trudno się uchronić od niego. Unoszony z kropelkami rozpryśniętej piany pada na ręce, na twarz, na oczy. Czasami popiecze boleśnie dwie, trzy godziny i na tym się kończy.

Ale jeśli nacieknie w miejsce zranione, których niestety tyle jest na zżartych słoną wodą rękach rybaków, to tworzą się bolesne wrzody.

Tymczasem wszystko fraszka, bo oto wyłaniają się pierwsze partie ryb. Błyskają srebrnymi bokami, wiją się niespokojnie, podskakują, jak sprężyny. Nieszczęście losu zebrało je w jeden podstępny, szary wór sieci i kazało zrównać się. Leży tedy pyszny łosoś obok zwykłego śledzia. A tuż zaraz grupka tłustych makreli, wspaniałymi, granatowymi grzbietami dotyka szarych nikłych bolek.

Na pokładzie wre ruch wzmożony. Koszyki wysortowanych ryb, zmieszanych z kawałkami lodu, suną szeregiem pod pokład. W porcie dokona się reszty. Gromadki robotnic już pewnie czekają.

Lecz co to? — Sieć szarpie się, nadyma, jakby chciała umknąć do morza. Aż liny od wind wyciągnęły się niby struny. Zatrajkotał raźniej motor i przemógł opór nieznanej mocy. Unosi się sieć a wraz z nią rozwścieczone rekiny.

W pogoni za ofiarami wplątały się we wspólną matnię, a teraz wyraźnie buntują się. Jednemu rabusiowi tkwi jeszcze z paszczy ogon nieprzełkniętej ryby. — Młody rybak podchodzi ostrożnie z siekierą, staje koło ostro wyciętego ogona, mierzy rozważnie, mierzy i siach!

— Płetwa ogonowa odskakuje. Zwisł bezwładnie groźny przed chwilą ogon. A właśnie ten ogon równie groźny jest, jak i paszcza. Obala nim z nóg najtęższego chłopa. Teraz rekin razem z ośmiornicą posłuży za żer innym, może własnym braciom. Tylko ogon będzie wisiał na dziobie i będzie sprowadzał niby pomyślne wiatry.

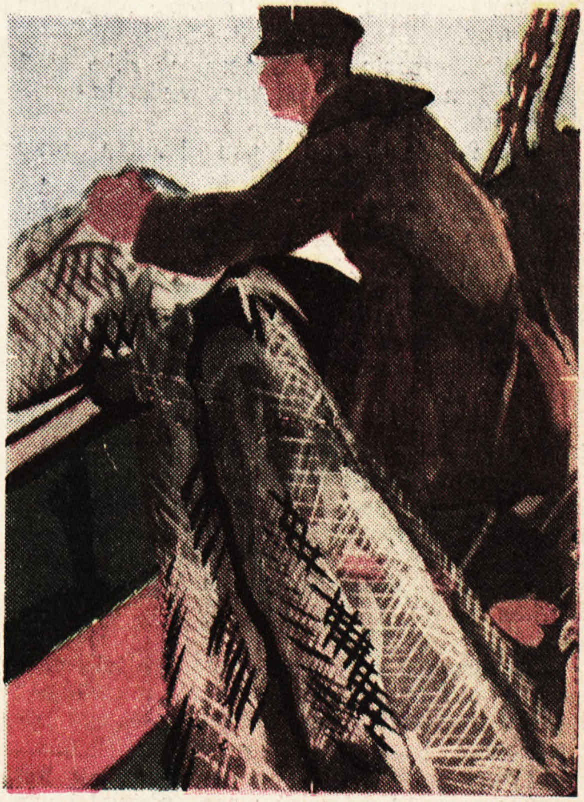
Tak tedy trawlowy połów dobiega końca. Pod burtą tkwi jeszcze ostatnia część sieciowego wora. Nie ma w niej ryb. Została jeno do wytrząśnięcia. Pełno w niej ślimaków, skorup, raków i najrozmaitszego dennego „śmiecia".

Czasami z owego stosu wychyla niemrawie ramiona atramentnica. Zmęczona leży bezwładnie. Dziwne oczy zachodzą mgłą. Jest zupełnie bezbronna. A jednak w morzu potrafi zakpić z największych drapieżników.

Nawet rabusia rekina dopuszcza możliwie najbliżej i dopiero z odległości nie większej nad krok jeden, fuka w sam nos słupem czarnej, mętnej cieczy.

Niefortunny amator staje dęba i w przerażeniu zmyka. Po chwili znowu z ochronnych mroków wyłaniają się ramiona atramentnicy. Wachlują ochoczo, zdając się zapraszać nowego rekina, bo ten sam już drugi raz nie podejdzie.

Bogusław Domaniewski



Senior kapitanów polskich

Do najpopularniejszych, a zarazem najpiękniejszych i najciekawszych postaci w polskiej marynarce handlowej należy bez wątpienia kapitan żeglugi wielkiej p. Tadeusz Stecki.

Urodzony w 1864 r. w Janowcu, większą część swego życia spędził na ciągłych podróżach po morzach i oceanach. Portret jego, jako seniora kapitanów polskich, wisi w reprezentacyjnym hallu Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni.

Spotykam się z p. kapitanem Steckim w małej kawiarence w Milanówku pod W-wą, gdzie stary marynarz osiadł na dobrze zasłużonej emeryturze. Okoliczni mieszkańcy, nie znający się na oficerskich stopniach w marynarce handlowej, jak zresztą większa część społeczeństwa polskiego, nazywają czcigodnego marynarza po prostu „panem admirałem".

Znajomość moja z kapitanem żeglugi wielkiej p. Tadeuszem Steckim, datuje się od roku 1922-go, to jest od czasu, gdy wstępowałem do Państwowej Szkoły Morskiej w Tczewie. Obecnie los zetknął mnie znów z panem kapitanem.

— Gdzie i kiedy pan kapitan ukończył szkołę morską? — zadaję pytanie ogólnie lubianemu rozmówcy.

— W Chersoniu pod Odessą, w roku 1885. Skończyłem tam dwuletni kurs wydziału nawigacyjnego.

— Oczywiście, pływał pan kapitan przy tym i na statku szkolnym?

— Właśnie, że się pan myli — stwierdza stary żeglarz — wówczas w rosyjskiej marynarce handlowej nie było statków szkolnych. Trzeba było odbywać praktykę na parowcach i żaglowcach Rosyjskiej Floty Ochotniczej. Często jak mój szwagier, kpt. żeglugi wielkiej, Górski, na żaglowcach innych państw, a w danym wypadku na angielskich i italskich.

— A dużo też Polaków było z panem kapitanem w Chersońskiej Szkole Morskiej?

— Na moim kursie było nas trzech (razem ze mną), Górski, Lasocki, no i ja. Obaj byli później kapitanami w Rosyjskim Towarzystwie dla Żeglugi i Handlu. Jak wiadomo, było to największe rosyjskie przedsiębiorstwo tego rodzaju. Kapitan Górski został potem nawet moim szwagrem.

— A stosunki z kolegami narodowości rosyjskiej — czy były znośne? czy nie miewał pan kapitan trudności z racji swego polskiego pochodzenia?

— Pyta mnie pan, jakby pan nigdy nie był marynarzem. A przecież i pan pływał i wie pan dobrze, że gdzie jak gdzie, ale w marynarce, zwłaszcza handlowej marynarce, uprzedzeń szowinistycznych nie było, nie ma i da Bóg, nie będzie.

Z dalszej rozmowy z p. kpt. Steckim, dowiadujemy się, że od 1885 roku, to jest od czasu ukończenia Szkoły Morskiej, pełnił służbę oficerską na statkach Rosyjskiego Towarzystwa dla Żeglugi i Handlu. Od roku 1900 jako kapitan Rosyjskiej Floty Ochotniczej utrzymuje stałą komunikację między Odessą, a portami Dalekiego Wschodu. W wojnie rosyjsko-japońskiej bierze udział kapitan Stecki, jako nawig. oficer na krążowniku pomocniczym „Smoleńsk", a następnie jako dowódca pryzu „Tormosa"; potem bierze udział jako oficer nawigacyjny w sztabie dowódcy transportów drugiej eskadry Oceanu Spokojnego. Po skończonej wojnie pływa z powrotem między portem Czarnego Morza, a portami Dalekiego Wschodu.

W czasie wojny europejskiej, wozi kpt. Stecki amunicję z Anglii do Rosji, zwiedzając w tym czasie porty Ameryki Północnej na Oceanach Spokojnym i Atlantyckim, Kanał Panamski oraz Indie Zachodnie.

W roku 1919 wraca kapitan Stecki do kraju. W tymże roku zgłasza swe służby Odrodzonej Ojczyźnie, wstępuje naprzód do Departamentu Morskiego Ministerstwa Spraw Wojskowych, a następnie zostaje przeniesiony do Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu. W roku 1931 zostaje przeniesiony w stan spoczynku, pozostaje jednak przez pewien czas delegatem Ministerstwa P. i H. do Izby Morskiej Odwoławczej (Sądu Morskiego), oraz członkiem Komisji Dyplomowej dla oficerów Marynarki Handlowej.

— Na zakończenie rozmowy, jedno jeszcze pytanie chcę zadać panu kapitanowi, mianowicie, jak według pana kapitana przedstawia się dalszy rozwój marynarki handlowej w Polsce i jakie środki byłby zalecił pan kapitan, by temu rozwojowi nadać znaczenie odpowiadające mocarstwowemu stanowisku Polski?

— No cóż, warunki rozwoju zapowiadają się świetnie. Materiał ludzki jest pierwszorzędny, gdyż Szkoła Morska bardzo wysoko postawiona wypuszcza rok rocznie bardzo cenny materiał oficerski, zaś niższa załoga rekrutuje się z byłych marynarzy Mar. Wojennej i rybaków.

Nie bacząc więc na brak tradycji, Polacy potrafią być dobrymi marynarzami.

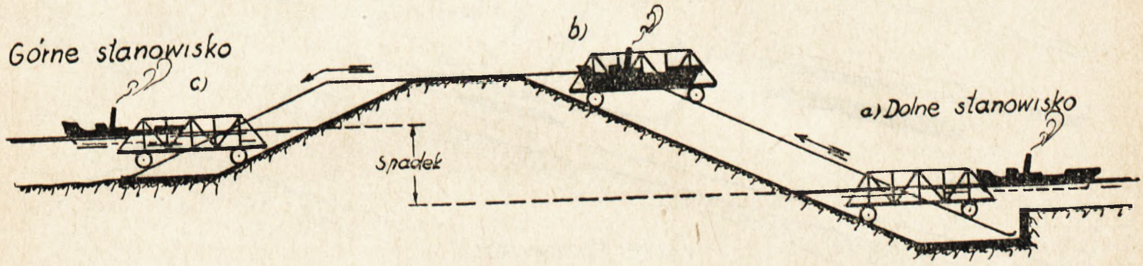
Dodać należy, iż p. kpt. Ż. W. Tadeusz Stecki jest patronem 1-ej Obornickiej Drużyny Morskiej w Obornikach.

Jan Kuropatwa-Kuropatwiński

Sztuczne drogi wodne

(Ciąg dalszy)

Jest drugi sposób przeciągnięcia statku z jednego poziomu wody na drugi: za pomocą wagonu kolejowego specjalnej konstrukcji. Wielki, żelazny wóz spuszcza się na szynach po pochyłym terenie do wody tak głęboko, aby jego ściana boczna zaledwie niewiele wystawała nad wodą. Statek, który ma być przeciągnięty wpływa swobodnie do wozu, po czym zostaje przymocowany do ścian i podłogi dla zachowania pozycji nieruchomej.

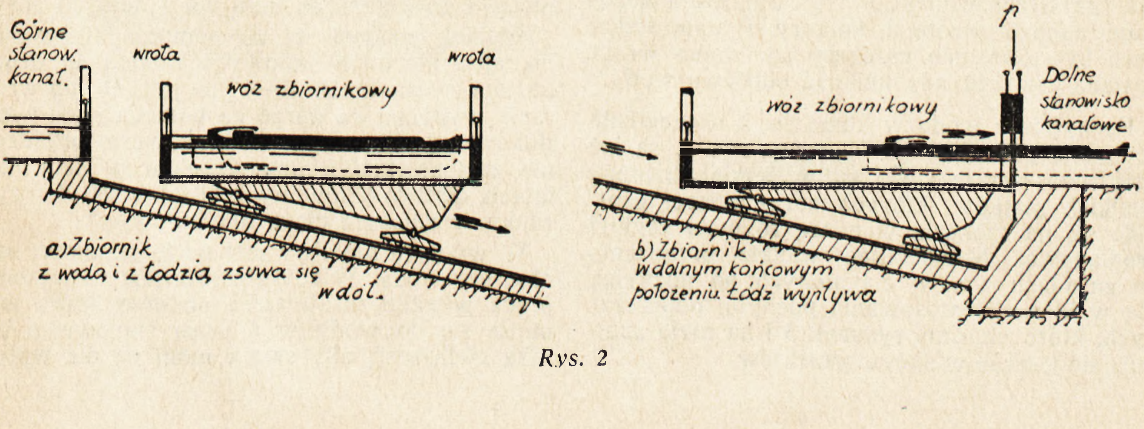


Rys. 1

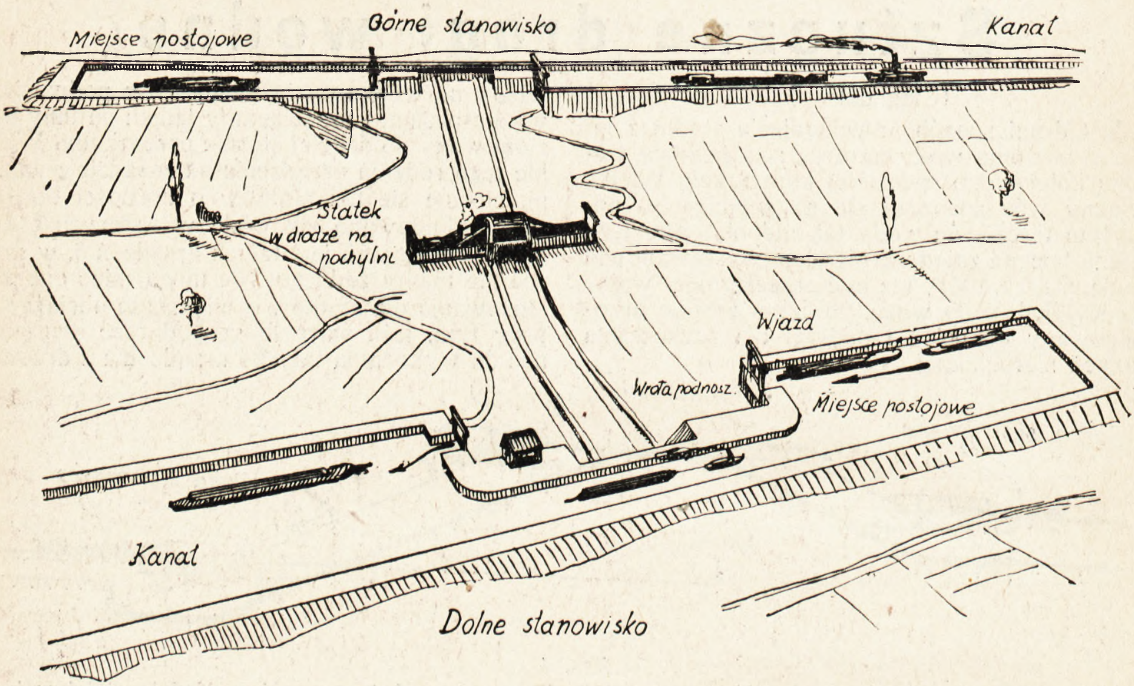
Kolej żelazna dla statków (wciąganie po pochylni) Transport „suchy"; a = wóz w wodzie, statek wpływa do niego; b = wóz ze statkiem w drodze do góry; c = wóz w wodzie w górnym stanowisku, statek płynie w dalszą drogę.

Po związaniu statku z wozem całość wyciąga się z powrotem po szynach z wody i prowadzi na szczyt wzniesienia terenu między obu żwierciadłami wody. Drugą stroną zbocza zsuwa się wóz ze statkiem podobnie tak głęboko, aby statek mógł swobodnie wypłynąć. W korzystnych warunkach terenowych można pokonać znaczne różnice wysokości wód za pomocą takiego urządzenia. Aby wóz zachował zawsze pozycję pionową, stosuje się specjalną konstrukcję szyn, jak to przedstawia w ogólnym zarysie rys. 1.

W podobny sposób postępujemy często podczas wodnych wędrówek kajakiem, chcąc ominąć tamę na rzece lub inną przeszkodę, której wodą opłynąć nie możemy. Kajak umieszczamy wtedy na wózku, związujemy go z podwoziem wózka pasami i przeciągamy lądem na inny poziom wody do drugiej stronie przeszkody. Wielkie tego rodzaju urządzenia na zasadzie pochylni, stosuje się dla statków o nośności do 100 ton, wybudowano ich wiele w Ameryce i Anglii, w Niemczech jest takich urządzeń 5, w Polsce nie mamy żadnego. Nie mogą mieć one zastosowania dla statków o większym obciążeniu, przy tym, jeśli warunki gospodarcze zmuszają nas do wykonania takiego urządzenia z drzewa, wówczas szybko ono niszczeje wskutek wielkich zmian w obciążeniu i ciągłym zanurzaniu do wody i wyciąganiu na świeże powietrze. Zmienność obciążenia można usunąć przez zastosowanie wozu w kształcie koryta, stale wypełnionego wodą. Ma ono kształt długiej, wąskiej wanny. Po wprowadzeniu doń statku zamyka się szczelnie ściankę wjazdową, poczem wraz z wodą i statkiem ciągnie po pochyłym torze do góry lub na dół, aż do zetknięcia z drugim „stanowiskiem". Statek znajduje się tu stale w wodzie, przez co urządzenie pracuje pewnie i elastycznie. Jest rzeczą naturalną, że samo koryto umieszczone jest na podwoziu w pozycji pionowej albo wzdłuż szyn, albo prostopadle do nich.



Rys. 2



Rys. 3
Kolej żelazna dla statków z transportem „mokrym" na pochylni poprzecznej.

Pierwszy wypadek — mianowicie pochylnię podłużną, przedstawia rysunek 2.

Rysunki 1 i 2 odnoszą się do takich wypadków, gdy oba stanowiska kanałowe: górne i dolne biegną w kierunkach prostopadłych do wzniesienia terenu, który je dzieli. Jeśli stanowiska mają położenie równoległe, wtedy stosuje się pochylnię poprzeczną, przedstawioną na rys. 3 „Miejsca postojowe" obu stanowisk, zaznaczone na rysunku, są tak urządzone, aby jednocześnie z wyjściem statku z wozu, mógł następny wejść. Wrota kanału w stanowisku dolnym i górnym, jak również wrota samej komory ruchomej mogą być stosowane dopiero z tą chwilą, gdy komora zajmie końcowe stanowisko i wrota staną naprzeciw (rys. 2b). Wąska przestrzeń wolna „p" (rys. 2b), która pozostaje między wrotami komory i stanowiska, musi być starannie uszczelniona, zanim wrota zostaną usunięte, aby uniknąć odpływu wody.

Pochylnie z wodą w komorze, a szczególnie pochylnie podłużne, wskazane na rys. 2, są już dziś przestarzałe i nie są w stanie obsłużyć wielkich statków, których coraz więcej znajduje się na rzekach, w miarę rozwoju żeglugi śródlądowej. Nowoczesne wielkie urządzenia na zasadach wozów ciągnionych po pochylni, idą w kierunku stosowania pochylni poprzecznych, które objaśnia rysunek 3 i na razie znajdują się jeszcze w sferze projektów.

Wyciągi dla statków. Jako ostatnią z trzech możliwości pokonania spadku zwierciadła wody na drodze wodnej, podać należy urządzenie zwane **wyciągiem dla statków.** Nie przypomina on już w niczym kolei żelaznej, nie ma tu bowiem ani szyn w znaczeniu poprzednim, ani pochylni. Po prostu jest to **winda** dla statków, która przenosi statek pionowo lub prawie pionowo z jednego stanowiska na drugie. Działanie jego przedstawia Rys. 4. I tu widzimy część zasadniczą konstrukcji w postaci koryta wypełnionego wodą i z obu końców zamykanego szczelnie wrotami. Zbiornik z wodą jest niejako przedłużeniem górnego i dolnego stanowiska, w położeniach końcowych styka się z wrotami stanowisk, a ruch statku w kanale zostaje przerwany jedynie pionowym przesunięciem go z góry do dołu lub z dołu do góry.

Wyciąg podnosi się za pomocą łańcuchów, lin, albo mocnych stalowych ramion na drugi poziom (w punktach „1—1" na rys. 4), lub wreszcie wypycha ku górze za pomocą stalowych tłoków („2—2" na rys. 4). Ciekawe to urządzenie zastosowano z powodzeniem w ostatnich latach, dlatego omówimy je bliżej w słowie i rysunku w dalszym ciągu artykułów.

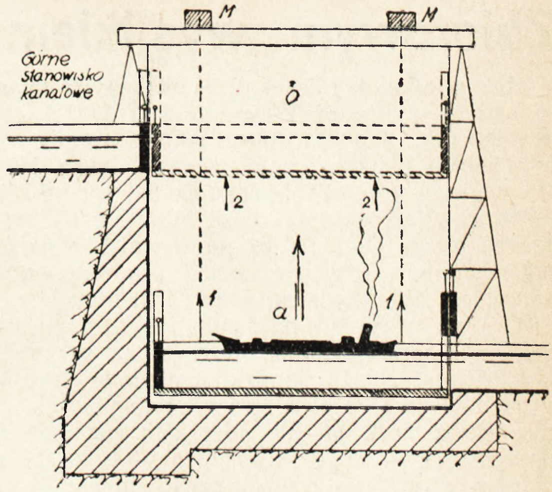
W wyciągu możliwy jest także transport **suchy,** bez wody. Wtedy zbiornik jest zastąpiony przez potężne rusztowanie stalowe, które zanurza się do wody w dolnym stanowisku na taką głębokość, aby statek mógł na nie wpły-

nąć (Rys. 5). Po przymocowaniu go do rusztowania wyciąga się go za pomocą jednego z podanych wyżej sposobów ku górze i wprowadza do górnego stanowiska. Umieszczenie statku w górnej wodzie wymaga uprzedniego wyciągnięcia rusztowania ze statkiem **powyżej** górnego zwierciadła, następnie przesunięcie go nad wodę co najmniej na długość jego własnej długości (patrz rys. 5, pozycje od 1 do 4). Należy zaznaczyć, że wszelki transport „suchy" działa szkodliwie na stałość konstrukcji statku, gdyż utrzymuje go w położeniu, do jakiego nie jest dostosowany, nadto wymaga budowli o większych rozmiarach, niż podobny wyciąg z transportem „mokrym". (Porównaj rysunki 4 i 5). Istnieje pewna okoliczność, która zdecydowanie przemawia za stosowaniem wyciągu z transportem „mokrym". Jest ona tak ważna dla zrozumienia zasady ruchu statków po wodzie, że wyjaśnimy ją nieco dokładniej:

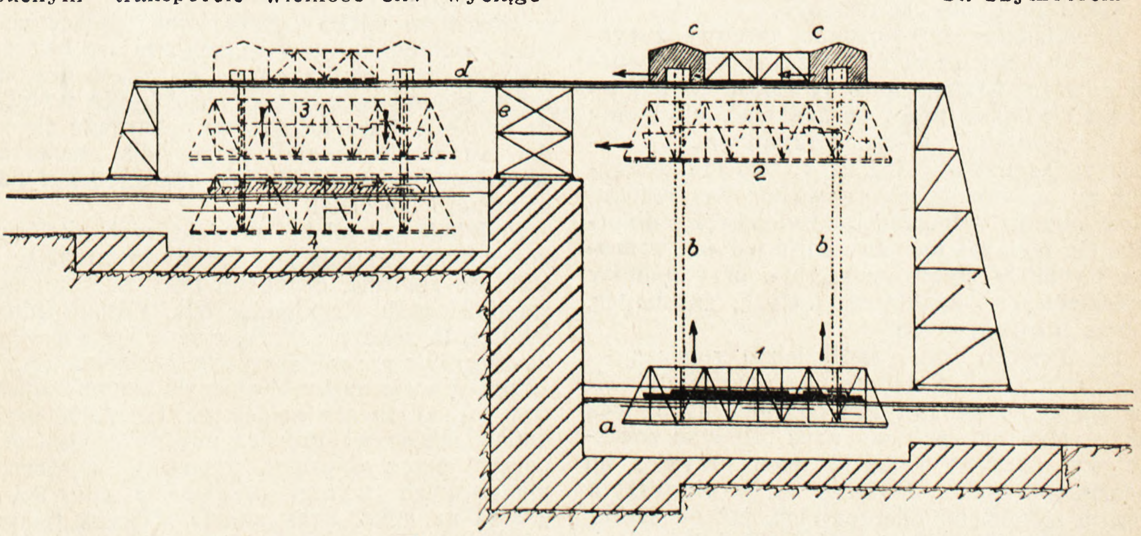
Gdy statek wpływa w ciasną przestrzeń, wtedy poziom wody nie podnosi się naokoło statku, lecz, jak wiemy, woda odpływa z boków i spod spodu statku z powrotem do stanowiska kanałowego. Wpływający zatem statek „wypycha" wodę i mianowicie, zgodnie z prawem, które wyraził Archimedes, wypycha jej tyle, ile waży sam statek. To znaczy: **w wyciągu ciężar zbiornika napełnionego wodą pozostaje we wszystkich sytuacjach niezmieniony,** obojętnie, czy w zbiorniku znajduje się wielki statek, czy mały, załadowany, czy próżny, czy zgoła żadnego statku w nim nie ma.

Ta niezmiernie ważna okoliczność daje nam możność **zrównoważenia** ciężaru zbiornika odpowiednią ściśle określoną przeciwwagą, tak, że dla podniesienia potężnego ciężaru wystarcza całkiem nieznaczna siła i zawsze ta sama. Przy „suchym" transporcie wielkość siły wyciągowej jest zmienna, inna przy obciążonym rusztowaniu, inna przy suchym, przy czym różnica równa się całemu ciężarowi statku, który znów może być próżny lub z towarem. Zatem urządzenie maszynowe wyciągu z transportem suchym będzie rzadko wykorzystane w pełni. Na podstawie tych rozważań zdecydowano budować dziś wyciągi z transportem „**mokrym**", t. zn. ze zbiornikiem wypełnionym **wodą**. Na świecie pracuje dziś 10 takich urządzeń.

St. Szymborski



Rys. 4
Wyciąg dla statków z transportem „mokrym" ze zbiornikiem wypełnionym wodą); a = dolne, końcowe położenie zbiornika, wrota zbiornika i stanowiska otwarte, statek wpływa do zbiornika; b = górne, końcowe położenie zbiornika. Zbiornik może być albo wyciągany (1—1), albo wypychany (2—2). M = maszyny.



Rys. 5

Zbiorowym wysiłkiem ku lepszej przyszłości

Jak wiadomo, mieszkańcy większych miast są bardzo wybredni. Wolą zapłacić drożej, byle tylko mieć produkt dobrej jakości. Spożywcy w wielkich miastach zagranicznych mają jeszcze większe wymagania. Żądają oni produktów wyborowej jakości i tylko za takie stosunkowo dobrze płacą. Dlatego też na wielkich rynkach zagranicznych różnice w cenach produktów wyborowych i gorszych są zazwyczaj ogromne.

Oto na przykład na rynku angielskim, jak wskazują sprawozdania targowe, za skrzynkę zawierającą 120 jaj irlandzkich, płacono ostatnio w październiku 27 zł 72 grosze, jednocześnie za taką samą ilość jaj holenderskich płacono 20 zł, duńskich — 18 zł, a polskich — tylko 11 zł 72 grosze, czyli o trzecią część mniej niż za jaja duńskie, nie mówiąc o irlandzkich. A trzeba wiedzieć, że polskie jaja nie były bylejakie, lecz co najlepsze. Za takie jaja, jakie widzimy na naszych targach, na rynku angielskim nawet 5 zł za 120 sztuk trudno byłoby uzyskać.

Masło polskie, dzięki wzmożonym staraniom z naszej strony, na rynku angielskim płaci co raz lepiej, jednażke różnice w cenach na naszą niekorzyść są jeszcze znaczne. Za beczółkę zawierającą niecałe 51 kg masła duńskiego płacono w październiku 104 zł, za masło przywożone aż z Nowej Zelandii, czyli „z drugiego końca świata" — 146 zł, a za masło polskie — niespełna 139 zł. W porównaniu tedy z masłem duńskim, za masło polskie płacono na beczułce o 25 zł mniej, co na kilogramie czyni 50 groszy na naszą niekorzyść. Gdybyśmy zaś chcieli wywozić do Anglii masło osełkowe, to nie wiadomo czy po złotemu za kilogram dałoby się uzyskać.

Przeglądając sprawozdania targowe z rynku angielskiego, aż złość bierze, iż w porównaniu z innymi krajami musimy zagranicą tak tanio owoce naszej pracy sprzedawać. Ale gniew nic nie pomoże. Chcąc otrzymywać na obcych rynkach korzystne ceny, musimy dostarczać na wywóz produkty wyborowej jakości, ściśle podług wymagań zagranicznych odbiorców. Do tego zaś możemy dojść jedynie **w drodze wysiłków zbiorowych**, czyli **przy pomocy spółdzielni** i to spółdzielni dużych, zasobnych, dobrze prowadzonych.

Ile dobrego robią spółdzielnie rolnicze — wielu rolnikom już dobrze wiadomo. Spółdzielnia nie tylko na rynkach zagranicznych, lecz także i na krajowych zapewnia rolnikom znacznie wyższe ceny i dzięki temu przynosi im znaczne okrzyści. Dotyczy to w pierwszym rzędzie spółdzielni mleczarskich, już od szeregu lat oddających wielu rolnikom duże usługi.

Mleczarnia spółdzielcza, mająca odpowiednie pomieszczenie i urządzenie oraz należycie przygotowanego mleczarza, wyrabia masło przedniej jakości, zawsze jednakowe. Wysyłając zaś takie masło wprost do dużych miast, otrzymuje się stosunkowo korzystne ceny. Dzięki temu członkowie za dostarczone do mleczarni mleko uzyskują o wiele większe wypłaty, niż by mogli otrzymywać za masło przy domowym przerobie mleka. Za dowód w tym względzie może służyć następujące porównanie:

Dwaj gospodarze, posiadający po 5 ha ziemi, utrzymują po dwie krowy, dające razem około 3 i pół tysiąca litrów mleka rocznie, z czego 1.000 litrów idzie na domowe spożycie, a 2.500 litrów pozostaje do zbycia. Jeden z tych gospodarzy przerabiając mleko w domu, z 2.500 litrów w ciągu roku wyrabia około 75 kg masła, za które w pobliskim miasteczku otrzymuje 125 złotych.

Drugi gospodarz, mający do zbycia również 2.500 litrów mleka, dostarcza je do mleczarni spółdzielczej. Zależnie od pory roku i zawartości tłuszczu w mleku, ceny uzyskuje rozmaite. Licząc przeciętnie za tłuszcz z litra mleka wypada trochę ponad 9 groszy, ogółem więc osiąga w ciągu roku 225 zł, czyli o 100 zł więcej, niż pierwszy gospodarz, przerabiający mleko w domu.

W razie większej wydajności krów, dochód za mleko odstawiane do mleczarni spółdzielczej może być znacznie wyższy. Przy udoju rocznym 6 tys. litrów od dwóch krów — i dostawie do mleczarni 5 tys. litrów, dochód roczny może wynieść ponad 450 zł, a taka sumka, otrzymywana za mleko w małorolnym gospodarstwie ma duże znaczenie. Dochodzi do tego zabierane z powrotem mleko odtłuszczone, będące cennym środkiem karmowym, zawiera ono bowiem znaczne ilości białka, cukru mlecznego oraz innych składników odżywczych. Dlatego też chude mleko jest wartościowym pokarmem dla ludzi oraz doskonałą paszą dla zwierząt, w szczególności zaś dla kur, dla młodej trzody chlewnej i dla cieląt.

Podobnie jak mleko, w niektórych okolicach gospodynie zbywają jaja kurze, dostarczając je stale do zbiornic, czynnych przy mleczarniach spółdzielczych. Przyjmując jaja tylko przedniej jakości, to znaczy świeże, czyste i grube, oraz dostarczając je szybko na rynki wielkomiejskie, zbiornice mają możność płacenia swym dostawcom wyższych cen aniżeli zwykli płacić przekupnie miejscowi. Różnica między cenami płaconymi przez zbiornice, a cenami na targach miejscowych wynosi przeważnie powyżej 1 grosza na jajku. Przy zbycie jakiegoś tysiąca jaj rocznie, gospodyni zyskuje zazwyczaj 10 do 15 złotych, a taki zysk jest nie do pogardzenia.

Poważne korzyści przynoszą rolnikom spółdzielnie rolniczo-handlowe, prowadzące skup zboża oraz dostarczające rolnictwu nawozów sztucznych, nasion, pasz treściwych oraz wielu innych rzeczy. Jak wykazują liczne przykłady, tam gdzie istnieją dobrze prowadzone spółdzielnie rolniczo-handlowe, ceny zboża zazwyczaj są o 1 do 2 zł na kwintalu wyższe niż w sąsiednich okolicach, w których wyłącznymi odbiorcami zboża są kupcy i handlarze.

Przy takich różnicach, rolnik sprzedający rocznie 15 q zboża, dzięki spółdzielni zyskuje co najmniej 20 zł rocznie. Prócz tego większe spółdzielnie, posiadające maszyny do czyszczenia zboża, zapewniają swym członkom pewne korzyści dodatkowe. Przywożąc zboże niedoczyszczone, odciągnięty w spółdzielni poślad rolnik może zabrać z powrotem, zużywając go na paszę, podczas gdy sprzedając zboże na targu, znajdujący się w nim poślad rolnik zazwyczaj oddaje handlarzowi za półdarmo lub całkiem za darmo. Poza tym, dzięki zaleceniom i pomocy spółdzielni, rolnicy mają możność zaopatrywania się w doborowe ziarno siewne odpowiednich odmian, osiągając następnie nie tylko większe plony, lecz także wyższe ceny za zboże.

Najgorzej niewątpliwie przedstawia się u nas zbyt zwierząt rzeźnych, w tej dziedzinie bowiem rolnicy całkowicie niemal zależą od łaski i niełaski handlarzy i rzeźników, którzy działając najczęściej ze sobą w zmowie, płacą za zwierzęta ceny niewspółmiernie niskie. Ostatnimi czasy przecież także i w tej dziedzinie zrobiony został pewien wyłom wskazujący, że uporządkowanie zbytu zwierząt rzeźnych z pożytkiem dla rolnika, jest w zupełności możliwe.

Przy zbiorowych dostawach trzody chlewnej i bydła, zbywanych przy pomocy spółdzielni, w licznych wypadkach rolnicy uzyskują co najmniej o 10 procent ceny wyższe, niż mogliby otrzymać na targach miejscowych. Jeżeli rolnik sprzedaje dwa tuczniki rocznie, to zyskuje jakieś 15—20 zł więcej. Podobne lub większe korzyści zapewnia rolnikowi uporządkowany, zbiorowy zbyt bydła rogatego.

Razem, licząc zwyżki dochodu osiągane przy zbycie spółdzielczym, w gospodarstwie pięciohektarowym przedstawiają się w przybliżeniu jak następuje: zwiększony wpływ za 2.500 litrów mleka, dostarczanego do mleczarni spółdzielczej, w porównaniu z przerobem domowym czyni 100 zł, większy wpływ za 1.000 jaj dostawianych do zbiornicy — 10 zł, różnica w dochodzie za 15 q zboża sprzedawanego do spółdzielni — 20 zł, zwiększony dochód za dwa tuczniki przy zbiorowych dostawach — 15 zł, i za jałówkę — jakieś 10 zł. Ogółem licząc, wymienione zwyżki czynią co najmniej 160 zł.

A jeżeli rolnik ma większą wytwórczość i więcej sprzedaje, to zwyżki dochodu przy zbycie spółdzielczym może mieć znacznie większe.

Powyższe liczby, podane przykładowo, zależnie od warunków oraz różnych okoliczności, mogą ulegać znacznym wahaniom, jednakże należycie prowadzony zbyt spółdzielczy przynosi rolnikowi bezsprzecznie poważne korzyści. A tymczasem po dziś-dzień z usług spółdzielni rolniczych korzysta stosunkowo niewielu rolników. Spółdzielnie mleczarskie zrzeszają niespełna 10 proc. ogółu gospodarzy, a udział rolników w innych spółdzielniach, poza kredytowymi, jest jeszcze mniejszy. Na przyszłość więc, mając na względzie duży pożytek osiągany przy pomocy spółdzielni, powinniby rolnicy do tych zrzeszeń garnąć się gromadnie.

Inż. W. Chmielecki

Jak Czesiek stolarczyk polską marynarkę wyprorokował

— Okręt, okręt — ryknął Tomek z taką uciechą, że aż mignęły lampki elektryczne na choince, a Kajtuś — długowłosy piesek — zaszczekał do wtóru, ciesząc się snać, że jego pana taka radość spotkała.

— Wielkie mi rzeczy, statek jakiś — wydęła pogardliwie usteczka starsza siostra Marysia, za bardzo poważną uchodząca.

— Po pierwsze nie żaden statek, tylko okręt... Okręt wojenny — zaperzył się Tomek. — Widzisz, ma przecież działa, wyrzutnie torpedowe i banderę wyciętą w dwuząb, to znaczy wojenną. A nazywa się „Panna Wodna".

— Bardzo ładna nazwa — przyświadczyła tym razem Marysia.

— To był polski okręt, który w roku 1627 pod Oliwą bardzo mężnie stawał — pochwalił się swą wiedzą Tomek.

— To ówczesne okręty tak wyglądały? — spytała niedowierzająca siostra.

— Gapa jesteś. Wtenczas nie znano ani takich armat, ani torped, ani nawet pary, a przecież widzisz, że okręt ten ma dwa kominy. Były tylko żaglowce, uzbrojone w spiżowe, brązowe, a nawet żelazne armaty, strzelające nie dalej niż dziś zwykły pistolet...

— Więc skąd ta „Panna Wodna" na choince... taka współczesna?

— Bo widzisz — tłumaczył z zapałem młodszy ale w sprawach morskich jak każdy entuzjasta dobrze obeznany Tomek — w marynarce wojennej istnieje taka tradycja, że te same nazwy powtarzają się poprzez wieki. Był na przykład za czasów zygmuntowskich polski okręt wojenny „Wilk" — a teraz jest podwodny stawiacz min tej nazwy. Był kiedyś w Gdańsku „Orzeł", pod banderą królewską pływający — a teraz tak nazywa się krążownik podwodny ze składek Funduszu Obrony Morskiej zbudowany. Był „Smok" — mamy teraz taki nawodny okręt mi-



nowy. „Panny Wodnej“ jeszcze nie ma, bo nowe kontrtorpedowce dostały nazwy przypominające żywioły — „Wicher“, „Burza“, „Grom“, „Błyskawica“. Ale kiedy zbudujemy krążownik... co mówię... kilka krążowników... to przyjdzie czas na wskrzeszenie nazw z bitwy oliwskiej — „Wodnik“, „Panna Wodna“, „Święty Jerzy“...

— Ho, ho... pojechał Tomek po ulubionym temacie — zaśmiała się Marysia — już znów Polskę flotą obdarza. A ja słyszałam, że jeden taki krążownik kosztuje kilkadziesiąt milionów złotych. Więc skąd wziąć tyle pieniędzy, kiedy Polska wciąż jeszcze potrzebuje i dróg, i szkół, i szpitali, i kolei, i samolotów, i różnych gmachów użyteczności publicznej, no i na wojsko trzeba przecież łożyć, bo to ważniejsze, bo granic bronić trzeba...

A Tomek, zapomniawszy, że pod choinką nie wypada się kłócić, jak nie skoczy! Jak nie zacznie argumentować a wołać, że z Marysi zła Polka, bo od takiego gadania to kraj zginąć musi... Aż Kajtuś rozsierdził się nie na żarty i szczekać zaczął.

— Cicho bądźcie. Zaraz was pogodzę... — zagrzmiał wreszcie zniecierpliwiony głos ojca.

★

— Kiedy byłem takim pędrakiem, jak ty Tomku — to znaczy w wieku 10 do 13 lat, Polska jak ci wiadomo, wolna jeszcze nie była. To też jedyną myślą młodzieży polskiej, myślą, która łączyła we wspólnym wysiłku wszystkich Polaków, bez różnicy pochodzenia, wyznania czy majątku — była myśl o wolnej Ojczyźnie.

Starsi walczyli już o nią, słowem a nawet i czynem — nieraz życiem, albo ciężkimi robotami na Syberii płacili za te — zdaniem wielu — obłąkańcze wysiłki. Bo i jakże było się nam bezbronnym porywać na całą potęgę Niemiec lub Rosji. Ale właśnie dlatego, że walka zdawała się beznadziejną, że tyle kryła w sobie niebezpieczeństw, właśnie dlatego szliśmy w nią ramię przy ramieniu — syn włościanina obok syna inżyniera, syn robotnika obok syna przemysłowca — powtarzam bez różnic i nawet bez podziału na szkoły... Bo trzeba wam wiedzieć, że z początku szkół polskich nie było wcale, a potem tylko prywatne i nie dające żadnych praw obywatelsko-państwowych u zaborców.

Tedy podczas gdy starsi uczniowie już brali czynny udział w ruchu, my młodsi pomagaliśmy im jak mogliśmy. Jeden „bibułę“ roznosił i nalepiał, bo żandarmi za głupi byli, aby chłopaków młodych łapać. Drugi „kurierem“ był, trzeci znów przechowywał w domu, częstokroć nawet bez wiedzy rodziców, broń lub tajne papiery. A wszyscy schodziliśmy się tylko w nam wiadomych miejscach, od czasu do czasu zmienianych.

Zaprzyjaźniłem się wówczas z Cześkiem Kanią, synem ubogiego stolarza. Spodobał mi się na pierwszy rzut oka, bo miał żywe i uczciwe spojrzenie, a do roboty palił się jak rzadko który. Kiedy inni czasem wątpili, kiedy na widok carskich bagnetów, armat i nahajek, zastanawiali się, czy taką potęgę będzie można potęgą serc obalić — on właśnie dodawał ducha, zagrzewał nas do wytrwania...

Dziwne to były czasy. Dziećmi byliśmy, a przecież dorosłymi zarazem. Myśleliśmy i czyniliśmy jak dorośli, ale i wiek miał swoje prawa... Więc też bawiliśmy się też jak dzieci. Józef Piłsudski młodym chłopcem będąc, napisał ponoć Konstytucję dla Polski — choć nikomu wówczas się nie śniło, że Polska będzie. A my znów, w naszych zabawach, najchętniej widzieliśmy się na czele wspaniałego, bitnego i licznego wojska polskiego, przybranego w mundury z napoleońskich czasów...

Ja byłem generałem kawalerii i właśnie rozstawiałem na piasku Ogrodu Saskiego moje dywizje tak, aby wroga ostatecznie z Polski wypędzić, kiedy nagle Czesiek postawił mi pytanie, które mnie w złość wprawiło:

— Będziesz ich tu spychał na wschód, a oni ci w Połądze, Królewcu czy Gdańsku wylądują i od skrzydła zajdą, a może i z tyłu wprost na Warszawę...

— Zwariowałeś — odparłem. — Po pierwsze im to nie przyjdzie do głowy, a po drugie zanim się opatrzą, ja będę w Moskwie na czele moich ułanów.

— Nie tak zaraz, nie tak zaraz — tłumaczył. — Ty sobie maszerujesz na Moskwę, to zajmie dużo czasu. Najmniej dwa miesiące. A oni ci na wybrzeżu wysadzają 50.000 ludzi z okrętów i... złapał kozak Tatarzyna, a Tatarzyn za łeb trzyma!

— Wielkie rzeczy. Zostawiam jedną dywizję — tu nakreśliłem patykiem piękną kreskę na piasku — i jak tylko wylądują, wpędzę ich z powrotem do morza. Okrętami przecież na ląd nie wyjdą.

Czesiek uśmiechnął się z mojej strategii:

— Lepszy z ciebie ułan, niż wódz. Tak jak ty, mówili już Polacy w 17-tym wieku, za czasów „Potopu szwedzkiego“. Ale nieprzyjaciel nawet wpędzony do morza w jednym miejscu, ładował się z powrotem na okręty i lądował w drugim. Nie sposób było przewidzieć, gdzie wyląduje i całego brzegu

pilnować. I stało się odwrotnie właśnie, niż mówisz: to kawaleria nie mogła okrętom nic uczynić. To też fala nieprzyjaciół zalała Polskę z trzech stron.

Przyznaję, że byłem wściekły. Po raz pierwszy nie wiedziałem co odpowiedzieć. Omal-że rzuciłbym się na Cześka z pięściami, bo w danej chwili uosabniał on dla mnie zastępy lądujących na wybrzeżu Moskali.

— Aha, ułański rezon coś nie wystarcza? — zauważył ze zwykłym spokojem. — Tylko że miast rzucać się na mnie, lepiej spytałbyś o radę. Jestem przecież twoim sprzymierzeńcem.

A kiedy przyzwalająco skinąłem głową, bo słowa jeszcze więzły mi w gardle, zaczął:

— Państwo, które chce jakie takie znaczenie mieć na świecie, które chce być silne w czasie pokoju, a zwycięskie w razie wojny, musi mieć na równi z wojskiem także i marynarkę wojenną. Bowiem morze panuje nad losami narodów — od morza zależą ich wolność, bogactwo, potęga... Jak będziemy mieli marynarkę, to żaden wróg nie wyląduje już na wybrzeżu i wojsko będzie łatwiej szło do zwycięstwa.

— Skąd ty wiesz to wszystko? — spytałem niedowierzająco, zdziwiony, że trzynastoletni stolarczyk aż tak mądre wygłasza sentencje, o których mnie nic nie było wiadomo.

— Uczyłem się tych rzeczy od jednego tatusinego towarzysza, co w marynarce niemieckiej był podoficerem, a teraz jest majstrem stolarskim w fabryce...

— No dobrze — rzekłem. — Ale jak tę marynarkę zrobić? Przecież musimy wpierw stworzyć wojsko... A potem takie okręty to muszą kosztować bardzo dużo pieniędzy.

— Ale bez nich — samym wojskiem — nie damy rady — odparł. — Przyjdź do mnie, to ci coś pokażę, coś co pomoże twoim ułanom w zdobyciu Moskwy.

— Ależ Moskwa nie leży nad morzem, broniłem się od „prawdy morskiej" uparcie.

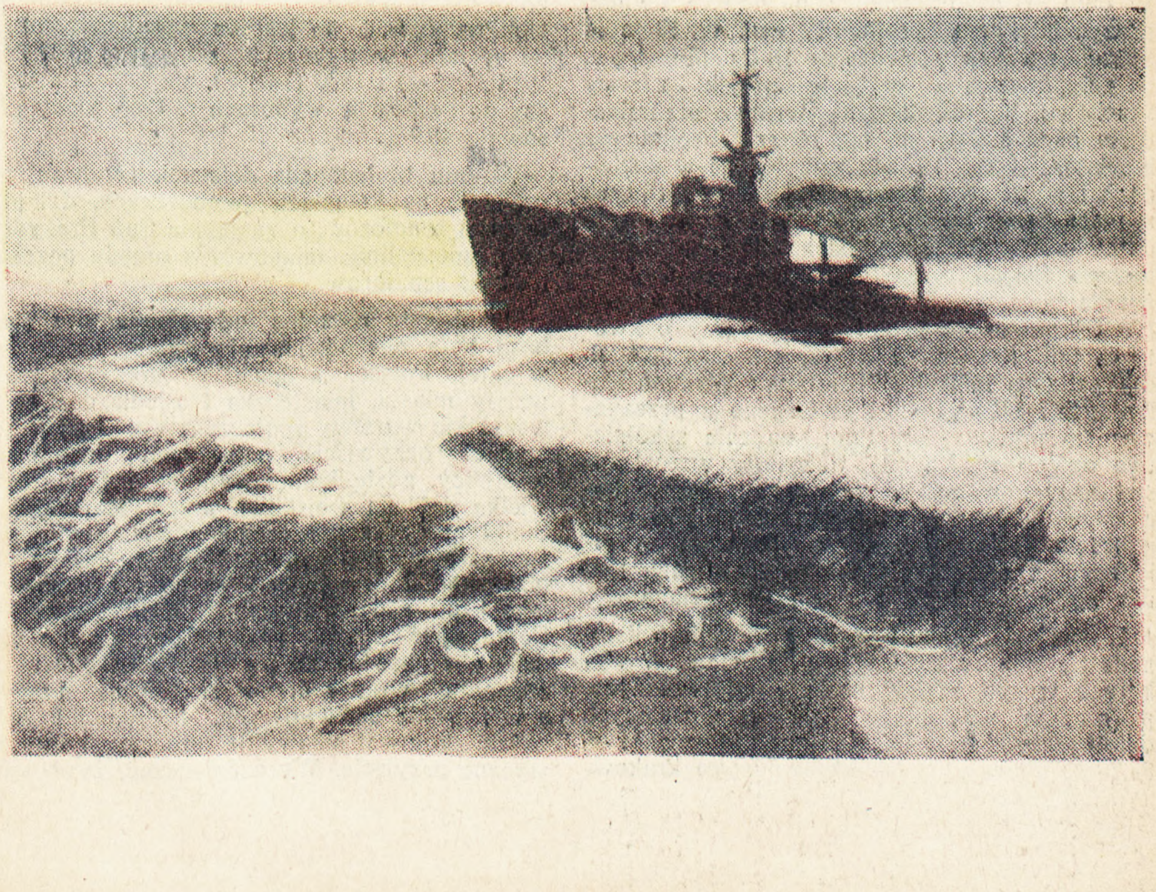
— Gdy moja flota zbombarduje Kronsztadt i zablokuje Petersburg — Moskwa wpadnie w ręce twych ułanów jak dojrzałe jabłko — zakończył.

★

W małym warsztacie stolarskim stanąłem jak wryty. Bo w migotliwem świetle kopcącej naftowej lampki zobaczyłem tam coś, co wydało mi się ciekawsze od ołowianych żołnierzy: miniaturową, z drzewa laubzegą wyciosaną flotę.

Pewno — te wszystkie pancerniki, krążowniki i torpedowce nie przypominały w niczym „Panny Wodnej", którą Tomek dziś na gwiazdkę otrzymał. Były z gruba obrobione, toporne niemal. A też i nie bardzo do okrętów prawdziwych podobne, boć przecież Czesiek nigdy nad morzem nie był i nigdy okrętu nie widział. Ale tacy właśnie najbardziej do morza się garną.

Jak mi tedy zaczął wszystko wywodzić, ustawiać i tłumaczyć — choć niechętny, byłem z początku — to jednak musiałem mu przyznać rację, że czego wojsko nie potrafi, tego marynarka dokona. Bo ona ma „długie ręce", ona może sięgać tam, gdzie żaden żołnierz, nawet najwaleczniejszy, nie dosięgnie, ona wymusza szacunek dla państwa na świecie, strzeże dowozu i wywozu, dzięki temu wprowadza dobrobyt pod każdą strzechę... A w razie wojny, razem z wojskiem, broni całego kraju od groźnych skutków najazdu i blokady.



Sęk tylko w tym, że trzeba na nią pieniędzy, dużo pieniędzy... Więc nie mogłem uwierzyć, żeby Polska na marynarkę wojenną kiedyś się zdobyła...

Aż oto odzyskaliśmy niepodległość i słowa Cześka się sprawdziły. To on — syn stolarza — miał rację. Jego to duch sięgał dalej nawet od mojego — ducha zamożnego inteligenta.

Polska odzyskała dostęp do morza, stworzyła marynarkę handlową, która dziś jest źródłem wielu korzyści i powoli do dobrobytu powszechnego doprowadzi.. A na straży tych naszych morskich poczynań postawiła marynarkę wojenną — bez której w ogóle nic byśmy począć nie mogli.

Ta marynarka wojenna jest dziś jeszcze stosunkowo szczupła — bo, jak rzekłem — trudno było w zaraniu o fundusze. Ale jedno z dwojga: albo wybudujemy ją do granic potrzebnych dla naszej polityki mocarstwowej, albo wszystko to co stworzyliśmy nad morzem i na morzu, runie, a wówczas nędza i niewola gotowe wewnątrz kraju rozpanoszyć się jeszcze więcej niż dawniej.

Dlatego też Marysia nie ma racji mówiąc, że tyle ważniejszych potrzeb... Bo od istnienia marynarki wojennej, która sama tylko zapewnić nam może wolność morską, będącą podstawą dobrobytu i pokoju — od istnienia tej marynarki zależeć będzie wszystko inne — owe drogi, szkoły, szpitale czy gmachy. Od niej zależeć będzie czy ludzie będą mieli pracę, czy też trwać będą w biedzie i bezrobociu. Od niej też , czy będzie pokój czy wojna. Bo na słabego każdy rzucić się gotowy, silnego szanuje się i ceni... szuka się z nim przymierzy.

I cóż nam przyjdzie ze szkół, szpitali, dróg czy innych kulturalnych urządzeń, jeśli jutro odcięci na morzu od świata — przegramy wojnę? Natomiast jeśli będziemy na morzu silni, to wypłynie stąd takie bogactwo, że bez trudu starczy pieniędzy na owe szpitale, drogi czy szkoły i na wiele więcej rzeczy... A każdy budowany w kraju okręt da pracę dziesiątkom tysięcy ludzi na długie lata...

— Tatusiu, a co się stało z tym stolarczykiem Cześkiem? — spytał Tomek.

— Jest dziś inżynierem na stoczni marynarki wojennej w Gdyni i on to budować będzie pierwsze okręty w kraju...

*

W trzy lata po owej gwiazdce i wbrew przewidywaniom ludzi małego ducha, spłynął na wodę w Gdyni pierwszy polski krążownik — „Panna Wodna" — całkowicie rękoma polskich inżynierów, techników, rzemieślników i robotników zbudowany.

Albowiem nie ma nic niemożliwego dla ludzi czynu, a w ręku Boga, marzenia dziecinne stają się często WIELKĄ PRAWDĄ DZIEJOWĄ.

Jim Poker

Z kraju i ze świata

Preliminarz budżetowy na rok 1939/40: W dniu 31 października r. b. odbyło się pod przewodnictwem premiera gen. F. Sławoja Składkowskiego posiedzenie Rady Ministrów, na którym został przyjęty projekt ustawy skarbowej na rok 1939/40 wraz z preliminarzem budżetowym na ten okres. Preliminarz budżetowy na r. 1939/40 zamyka się w dochodach i wydatkach kwotą zł. 2.523 mil. złotych z nieznaczną nadwyżką dochodów nad wydatkami. Będzie zatem, licząc od roku budżetowego 1936/37 czwartym z kolei zrównoważonym budżetem Państwa. Od budżetu na rok 1938/39 nowy preliminarz jest wyższy o kwotę 48 mil. złotych. Z kwoty tej 21.7 mil. zł. przypada na budżet Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego z przeznaczeniem przede wszystkim na cele szkolnictwa ogólnokształcącego. Pozostały wzrost został spowodowany w pierwszym rzędzie koniecznością podwyższenia obsługi długów oraz pokrycia zobowiązań skarbu Państwa, wynikających z obowiązujących ustaw. Żadne jednak nowe obciążenia nie są przewidziane.

Wybory do Sejmu i Senatu. W dniu 6 listopada r.b odbyły się wybory do Sejmu. W wyborach wzięło udział 67,36 % uprawnionych, przy czym największy odsetek głosujących dało województwo śląskie, gdzie głosowało — 83.26%, najmniejszy — województwo krakowskie, bo 47.18%. Jeżeli porównać udział w tegorocznych wyborach z udziałem w poprzednich wyborach, to jest on wprawdzie niższy od udziału w wyborach z lat 1922 (67.9%), 1928 (78.5%) i 1930 (74.8%), ale znacznie wyższy od udziału w wyborach r. 1935, kiedy głosowało 45,9%.

W dniu 13 listopada delegaci, wybrani poprzednio na kolegiach wyborczych, dokonali wyboru senatorów, a następnie Pan Prezydent Rzeczypospolitej mianował z urzędu pozostałych 32 senatorów.

Dwudziesta rocznica odzyskania niepodległości była obchodzona niezwykle uroczyście w całej Polsce, a udział w uroczystościach wzięły miasta, miasteczka i osiedla, dosłownie wszystkie warstwy społeczeństwa. Obchód ten wypadł oczywiście najbardziej imponująco w stolicy, gdzie kulminacyjnym punktem była wielka defilada wojskowa przed Marszałkiem Śmigłym-Rydzem. Szczególnie jednak wzruszający przebieg miały uroczystości na Śląsku Zaolzańskim, który święcił je po raz pierwszy, jako jedna z dzielnic wolnej Rzeczypospolitej. Podniosłość chwili podkreślała jeszcze bardziej obecność na Śląsku Prezydenta Rzeczypospolitej wraz z przedstawicielami najwyższych władz państwowych, którym lud zaolzański zgotował niezwykle serdeczne i entuzjastyczne przyjęcie. Wyrazem uczuć, żywionych

przez ten lud dla Rzeczypospolitej i Prezydenta, jako przedstawiciela jej majestatu, był chociażby napis na wielkiej bramie triumfalnej, wzniesionej u granic miasta Karwiny przez górników. Napis ten głosił: „600 lat czekamy na Ciebie".

Ustalenie granicy polsko-czechosłowackiej. W dniu 2 listopada doszło do porozumienia w łonie komisji, obradującej w Pradze nad ostatecznym ustaleniem granicy pomiędzy Polską a Czechosłowacją. Dzięki temu porozumieniu bez przeprowadzania plebiscytu uzyskaliśmy część terenu spornego, a mianowicie: — 1) w rejonie Bogumina uzyskaliśmy pewne zaplecze dla tego miasta, co ma duże znaczenie gospodarcze, 2) w rejonie czadeckim przechodzi w ręce polskie linia kolejowa Jabłonków — Zwardoń, 3) w rejonie Wysokich Tatr rewindykujemy Jaworzynę, stanowiącą bogaty rezerwat leśny; 4) w rejonie Szczawnicy przechodzą do Polski wsie, położone po przeciwległym brzegu Dunajca; 5) w rejonie Cisny został wyrównany teren, o który już dawniej traktowaliśmy z Czechosłowacją. Tak więc ogółem od dnia 1 października uzyskaliśmy obszar 1.050 km. kwadr., zamieszkały przez ludność w znacznej większości polska.

Wodowanie O. R. P. „Sęp". W dniu 17 października odbyło się w Rotterdamie wodowanie okrętu podwodnego „Sęp". Wyporność nawodna tego okrętu wynosi 1.100 ton, długość— 84 m., szerokość — 6.6 m, załoga okrętu liczy około 50 ludzi. O. R. P. „Sęp" jest bliźniaczo podobny do O. R. P. „Orzeł", wybudowanego z Funduszu Obrony Morskiej, a którego wodowanie odbyło się w styczniu r. b.

Sprawa czechosłowacka nie zeszła jeszcze z widowni politycznej. Oto i Węgry, choć początkowo Czechosłowacja grała na zwłokę, uzyskały ostatecznie tereny, posiadające bezsprzeczną większość węgierską, co przyznał im powołany specjalnie w celu rozstrzygnięcia tej kwestii, arbitraż niemiecko - włoski. Otwartą jednak pozostała nadal sprawa Rusi Podkarpackiej, która po ostatnich zmianach znalazła się w niezwykle trudnym położeniu gospodarczym, gdyż odcięta została prawie całkowicie od głównych ośrodków gospodarczych, które przeszły do Węgier. Toteż ludność karpatoruska zaczęła się domagać przyłączenia i jej kraju do Węgier, a gdy rząd praski nie chciał się na to zgodzić, na Rusi wybuchło powstanie, które pociągnęło wiele krwawych ofiar. Sprawa ta interesuje żywo i Polskę, gdyż w razie przyłączenia Rusi Podkarpackiej do Węgier uzyskalibyśmy z tym państwem bezpośrednią granicę, co wobec wielowiekowej przyjaźni, jaka łączy nas z Węgrami, miałoby dla Polski duże znaczenie strategiczne na wypadek wojny, a w czasie pokoju ułatwiałoby stosunki gospodarcze.

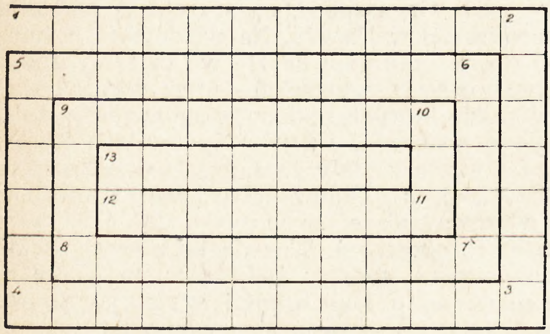
Sprawa żydowska nabrała znów większego rozgłosu. Po szeregu zarządzeń, wydanych przez rząd faszystowski, a zmierzających do usunięcia Żydów z życia politycznego i gospodarczego Włoch, przyszła kolej na nową falę przeciwżydowską w Niemczech. Wywołał ją bezpośrednio zamach, dokonany przez młodego Żyda Grynszpana, na sekretarza ambasady niemieckiej w Paryżu. Na wiadomość o śmierci ofiary zamachu doszło w całej Rzeszy do gwałtownych wystąpień przeciwżydowskich, w czasie których spalono wiele synagog, zniszczono większość sklepów żydowskich. Wreszcie wydane zostały zarządzenia urzędowe, nakładające na Żydów miliardową kontrybucję i wprowadzające w stosunku do nich szereg nowych obostrzeń. W związku z tym świeżym zaognieniem sprawy żydowskiej mówi się coraz więcej o konieczności szybkiego jej rozwiązania, a ponieważ niemożliwością zdaje się utworzenie państwa żydowskiego w Palestynie, która zresztą i tak byłaby za mała, wysuwa się myśl zezwolenia na imigrację Żydów w innych krajach zamorskich, a przede wszystkim do Ameryki Południowej.

Zwycięstwo Japonii w Chinach nie ulega już wątpliwości. Wojska japońskie zajęły nie tylko stolicę Chin — Hankou, ale i większość głównych ośrodków gospodarczych tego kraju tak, że dalszy opór Chińczyków zdaje się beznadziejny i Japonia może już mówić o bliskiej możliwości stworzenia wielkiego bloku japońsko-chińsko-mandżursko-mongolskiego, gdzie pod jej kierunkiem ludy żółte, wydobywszy się spod wpływów Rosji Sowieckiej, zaczną budować swoją własną potęgę gospodarczą i polityczną. Ten rozrost potęgi japońskiej napełnia niepokojem mocarstwa zachodnie, które jednak z drugiej strony pocieszają się, że jest to jednocześnie osłabienie wpływów sowieckich, groźniejszych może jeszcze dla światowej cywilizacji od „żółtego niebezpieczeństwa".

Rozrywki umysłowe

11. ŚLIMACZNICA.

Do podanej figury należy wpisać poziomo jednym ciągiem 13 wyrazów o podanych niżej znaczeniach. Litera ostatnia każdego wyrazu jest początkową następnego.



Znaczenia wyrazów.

1. Rzemiosło. 2. Część terenu. 3. Rogatywka, noszona przez konfederatów barskich. 4. System gry hazardowej. 5. L. dopływ Dunaju. 7. Ogłoszenia o zgonach. 8. Wezwanie, zwoływanie żołnierzy. 9. Miasteczko w pow. włocławskim. 10. Krzew lub drzewo o igłach zimozielonych. 11. Rybka morska. 12. Symbol chem. argonu. 13. Kwit, pokwitowanie. **Jerzy Pulwarski (Warszawa).**

Za rozwiązanie ślimacznicy Redakcja „Polski na Morzu" przeznacza 5 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań **(na kartkach pocztowych) upływa 30 grudnia 1938 r.** Rozwiązania należy nadsyłać do Redakcji „Polski na Morzu" z dopiskiem **„Rozrywki Umysłowe".**

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE
Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10; telefony: red. 5-22-04. admin. 6-99-66.
WYDAWCA: Liga Morska i Kolonialna **REDAKTOR: Bronisław Miazgowski**
Druk Zakł Graf Dom Prasy S. A Warszawa Marszałkowska 3